

## La Red Ferroviaria de Alta Velocidad (TGV)

Florentino Almeida Conde

Secretario General de la Cámara de Comercio de Oporto

*Son objetivos claros de la actual política comunitaria:* establecer infraestructuras que aseguren la movilidad de personas y mercancías, interconectar medios de transporte que permitan la autonomía de las capacidades existentes, favorecer la *interoperatividad* y la *intermodalidad* de los distintos medios y cubrir el territorio de los Estados miembros con comunicaciones ferroviarias rápidas y seguras.

Con base en los principios de *cohesión e integración*, la Unión Europea *ha decidido ampliar la red de transporte ferroviario de alta velocidad a todas las regiones de Europa*, motivo por el cual se está estudiando en este momento qué ejes y canales seleccionar.

Dotar a todas las regiones europeas de infraestructuras de transporte similares, que, al permitir un desplazamiento rápido, seguro y eficiente de personas y mercancías, estimulen y consoliden la actividad económica y el dinamismo empresarial, es *una de las piezas fundamentales de la construcción del mercado único*.

Para la Península Ibérica, en general, y para Portugal en particular, el transporte ferroviario de gran velocidad constituye una *infraestructura de decisiva y capital importancia, en la doble perspectiva de, por una parte, reducir su periferia geográfica y, por otra, de comunicar regiones aún muy necesitadas* de una red de transportes adecuada y eficiente.

En este sentido la Cámara de Comercio e Industria de Oporto considera que un proyecto de esta índole *no se puede plantear como un mero proceso de conexión de las distintas capitales europeas, sino, fundamentalmente, como una forma poderosa de intercomunicar y desarrollar económicamente las regiones que atraviese*.

De forma preferible, y con objeto además de lograr su autosostenimiento, la red deberá cruzar e comunicar regiones y polos de fuerte densidad económica y poblacional.

En este sentido, debemos *destacar el hecho de que se hayan reanudado los estudios sobre el Tren de Alta Velocidad (TGV)* con la reciente creación de una comisión al efecto, aunque, según nos parece, dicha comisión debería concentrarse en la comunicación por tren de alta velocidad entre Lisboa y La Coruña y no sólo entre Lisboa y Oporto.

En el eje Coruña/Setúbal, una franja de 500 Km de longitud por 50 Km de ancho, *viven aproximadamente 12 millones de personas. No hay ninguna otra región en la Península que tenga una concentración tan elevada de personas y bienes como esta de su Fachada Atlántica*; ello justificaría que se apoyen e incentiven toda clase de iniciativas que vayan a contribuir a su desarrollo equilibrado.

Es fundamental *modernizar la comunicación ferroviaria entre la región de Oporto y Galicia*, con lo que se recuperarían, además, retrasos y omisiones preocupantes.

Es *incalificable lo que se ha hecho con la Línea del Norte*, que, incomprensiblemente, no ha sido recalificada ni adaptada a los nuevos equipos de transporte que se han anunciado ya.

Resulta *indiscutible la necesidad de comunicar mediante el tren de alta velocidad la fachada atlántica de la Península Ibérica*.

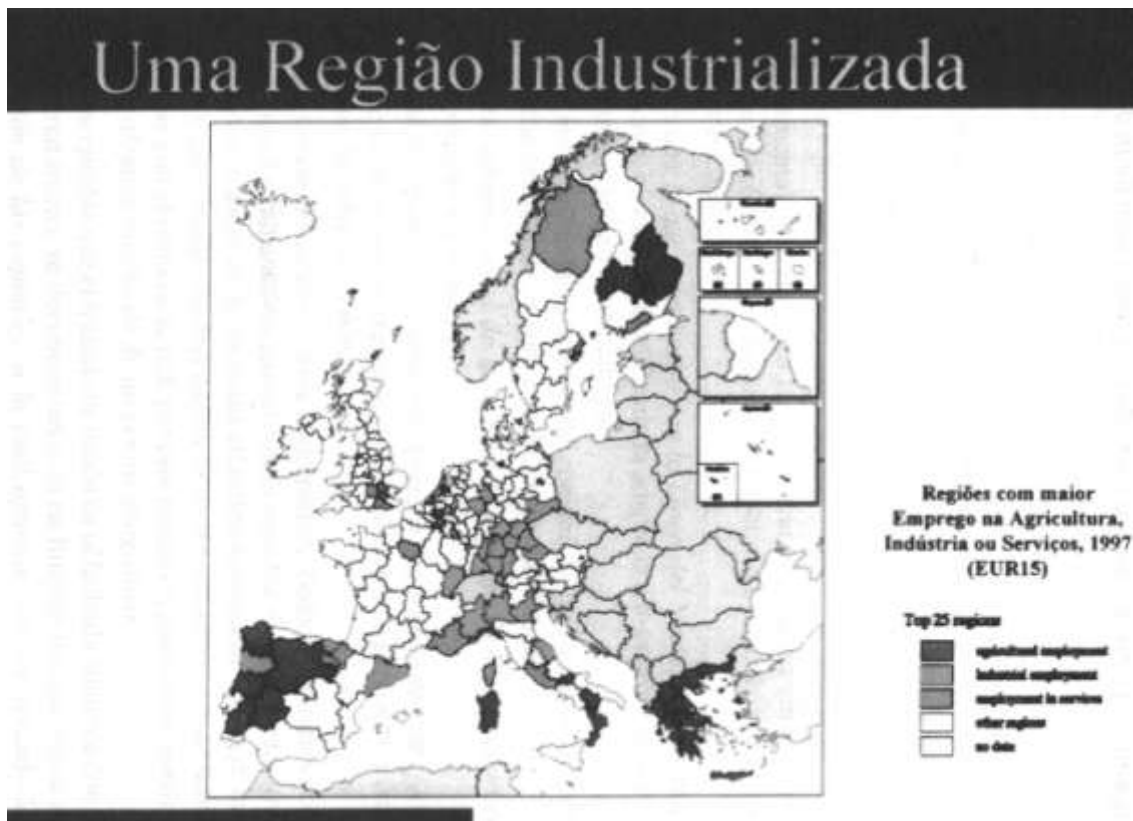
*Problema diferente es el de la enlace de este eje ferroviario con el resto de la red ibérica y europea.*

*La región de Oporto se encuentra en el centro geográfico de este eje. A una hora de su aeropuerto viven más de tres millones de personas, y casi 5 millones en un radio de 2 horas.*

*Dicha intercomunicación debería, lógicamente, obedecer a criterios económicos y medioambientales, garantizando equidad en el servicio ofrecido a las poblaciones de la fachada atlántica peninsular, es decir, minimizando y asegurando medias idénticas de tiempo de recorrido hasta su entronque con el resto de la red; por este motivo el punto de conexión no debería alejarse mucho de dicho centro geográfico.*

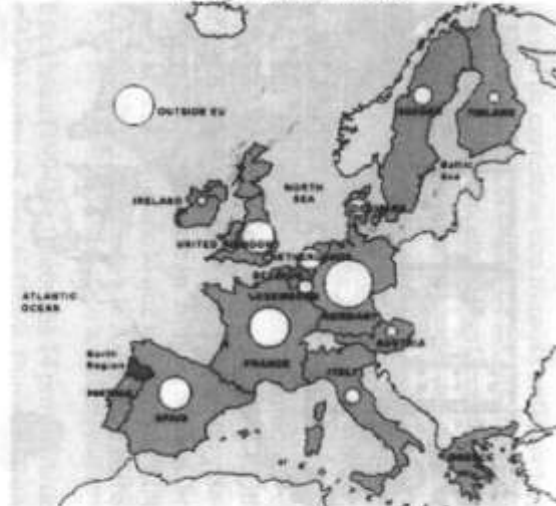
*Sería inaceptable que el trazado de unión de la fachada atlántica con el resto de la red ibérica se decidiese tan sólo en función de una lógica de interconexión de las capitales, a la cual apuntan -de ser verdad- las recientes declaraciones públicas del Ministro de Planificación que, ya de antemano, da por sentado que la unión se producirá en algún punto entre Badajoz y Cáceres.*

*En su calidad de miembro de la Conferencia Internacional de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación del Eje Ferroviario Atlántico (CEFAT), que reúne a más de cuarenta cámaras de Comercio e Industria de la Aquitania francesa, País Vasco, Navarra, Castilla y León y Norte de Portugal, y ante una opción que pretende presentarse como un hecho consumado, la Cámara de Comercio e Industria de Oporto se ve obligada a recordar que las decisiones de carácter nacional exigen criterios que salvaguarden el interés colectivo y no sólo el de una región limitada.*



## Uma Região aberta ao exterior

Exportações por país de destino das empresas com sede na região norte em 1995

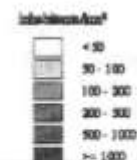


## EMPRESAS DO NORTE DE PORTUGAL: EXPORTAÇÕES POR PAÍSES DE DESTINO

## Uma Região Europeia



Densidade Populacional  
1991 (EUR15)



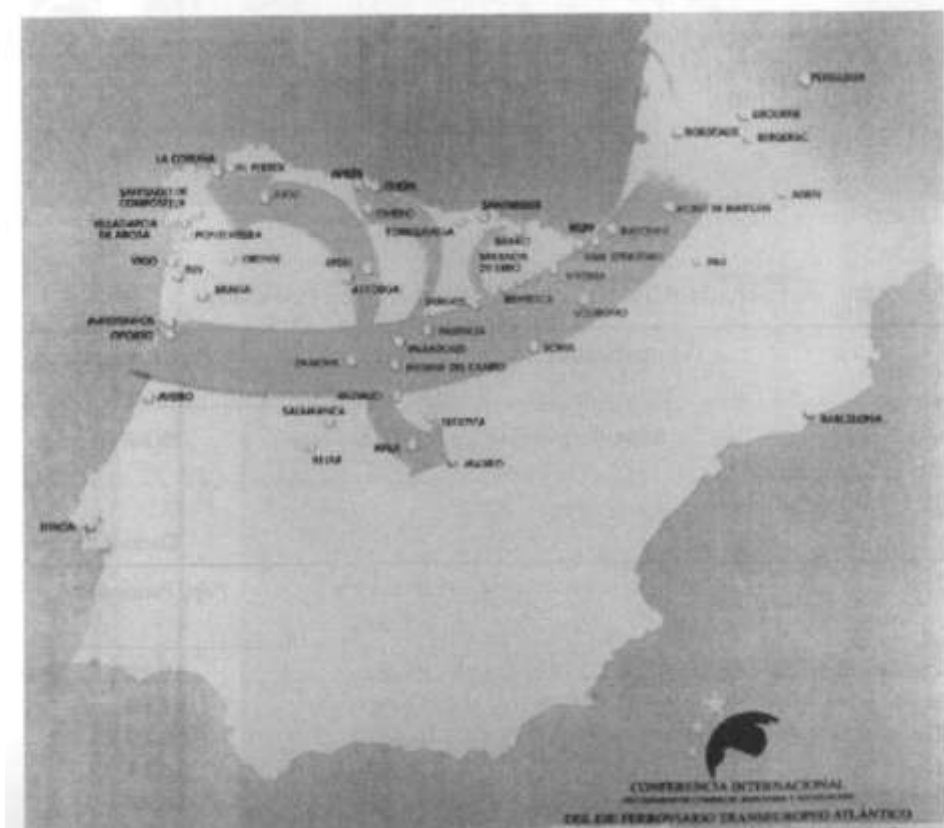
## DENSIDADE POPULACIONAL

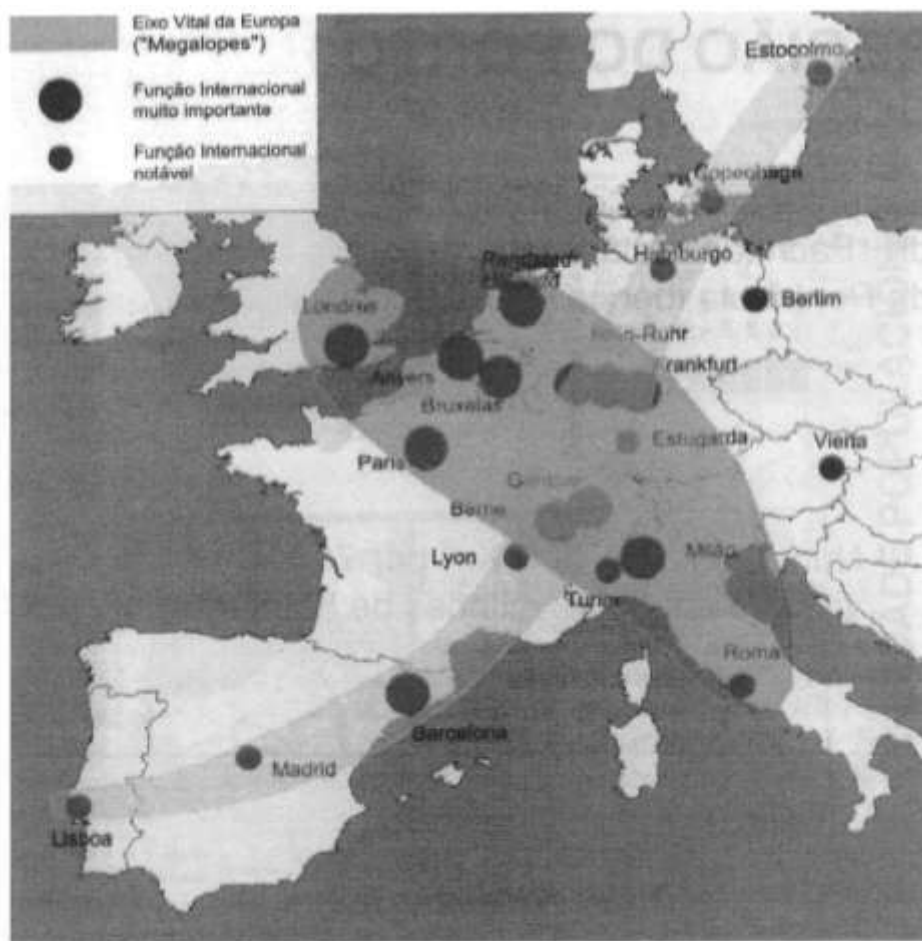
## REGIÃO DO PORTO

Encontra-se no Centro da Fachada Atlântica da Península Ibérica.



Numa faixa de 500 Km por 70 Km de largura vivem mais de 12 milhões de habitantes.



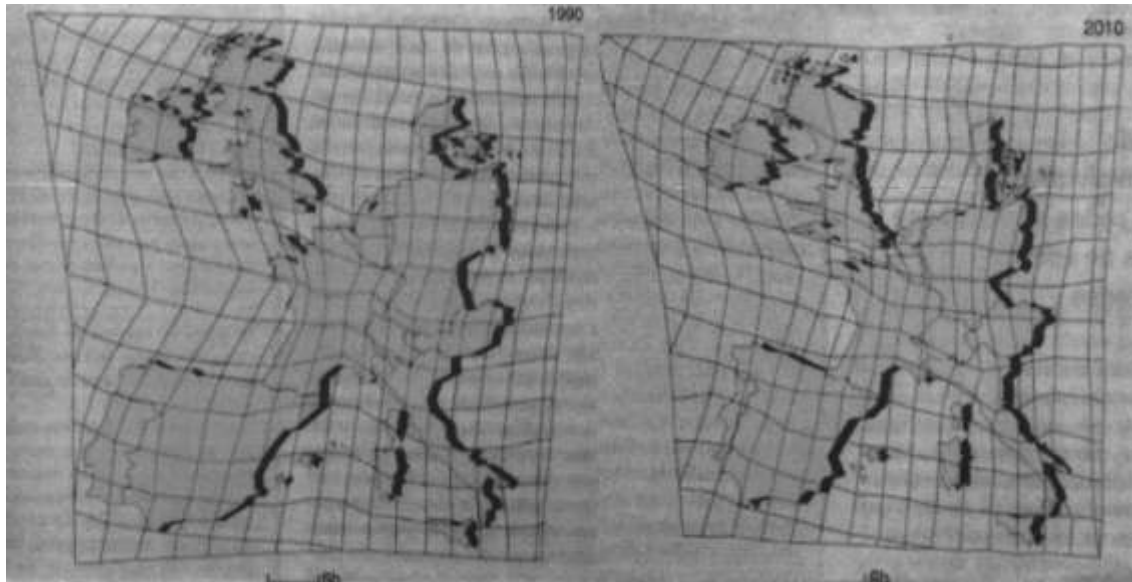


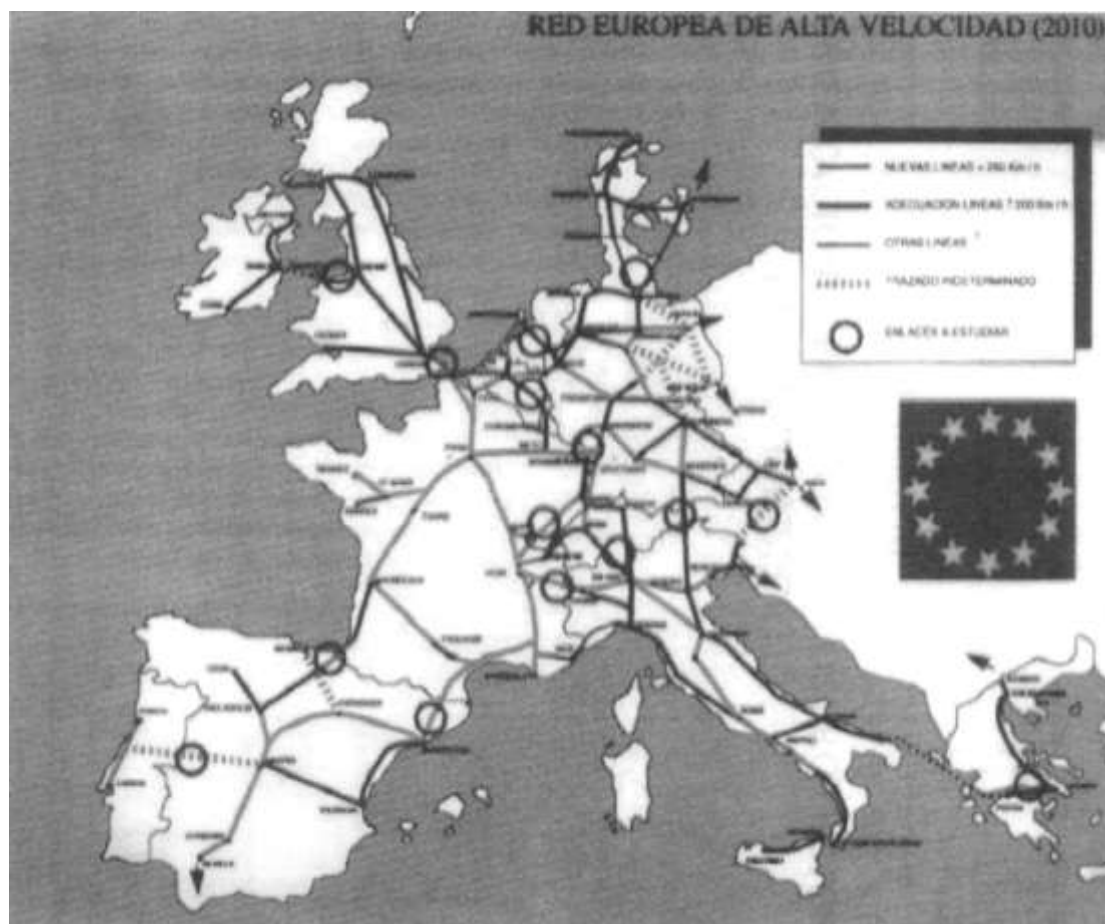
*População na Fachada Atlântica da Península Ibérica (x 1.000)*

| <i>Galiza</i>                 | <i>Valença</i> | <i>Total<br/>Coruña/Setúbal</i>  | <i>% Pop. Península</i> |
|-------------------------------|----------------|----------------------------------|-------------------------|
| 2.742,6                       | 6.966,0        | 9.708,6                          | 19,8                    |
| Dados Oficiais                |                |                                  |                         |
|                               |                | <i>Pop. Total %<br/>(x1.000)</i> | <i>% Pop. Península</i> |
| <i>Eixo Atlântico</i>         |                | 9.708,6                          | 19,8                    |
| <i>Eixo Algarve/Andaluzia</i> |                | 5.646,7                          | 11,5                    |
| <i>Eixo Mediterrânico</i>     |                | 10.840,2                         | 22,1                    |
| <i>Madrid</i>                 |                | 5.022,3                          | 10,2                    |
| <i>Eixo Cantábrico</i>        |                | 3.713,3                          | 7,5                     |

### Disminuição e deformação do território Europeu

Nota: O mapa mostra a deformação das distâncias na Europa em função do tempo necessário para viajar de uma região à outra em TGV. Numa escala dada de tempo (6 horas), os investimentos previstos irão reduzir de forma desigual as distâncias no mapa









## **PANEL III**

# **ORIENTACIONES PARA LOS NUEVOS PROYECTOS DE RTE-TRANSPORTE**

